VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 144)
z dnia 22 listopada 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 144)

22 listopada 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat aktualnego stanu oraz perspektyw rozwoju międzynarodowych połączeń kolejowych, w tym transgranicznych, wykonywanych przez PKP Intercity S.A. i pozostałych przewoźników kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Marek Chraniuk** prezes zarządu PKP Intercity S.A. wraz ze współpracownikami, **Wojciech Dinges** prezes zarządu Kolei Śląskich Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Artur Kowalczyk** członek zarządu, dyrektor ds. techniczno-eksploatacyjnych Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Piotr Rachwalski** prezes zarządu Kolei Dolnośląskich S.A., **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Jest to kolejne, trzecie posiedzenie w dniu dzisiejszym. W porządku dziennym mamy przewidzianą informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat aktualnego stanu oraz perspektyw rozwoju międzynarodowych połączeń kolejowych, w tym transgranicznych, wykonywanych przez PKP Intercity S.A. i pozostałych przewoźników kolejowych.

Bardzo serdecznie witam na posiedzeniu Komisji pana ministra Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Witam pana Kamila Wilde, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz pana Leszka Korczaka, który z ramienia Najwyższej Izby Kontroli przysłuchuje się naszym obradom. Z Przewozów Regionalnych jest z nami dzisiaj pan Artur Kowalczyk, członek zarządu dyrektor ds. techniczno-eksploatacyjnych, bardzo nam miło. PKP Intercity, głównego bohatera dzisiejszego posiedzenia, reprezentuje prezes zarządu pan Marek Chraniuk. Witam pana prezesa i towarzyszący mu zespół współpracowników. Są z nami również przedstawiciele Kolei Śląskich, na czele z prezesem spółki panem Wojciechem Dingesem, oraz przedstawiciele Kolei Dolnośląskich z prezesem panem Piotrem Rachwalskim.

Czy państwo posłowie zgłaszają jakieś uwagi do porządku obrad? Nie ma uwag. Proponuję przystąpić do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra Andrzeja Bittela o przedstawienie informacji na temat aktualnego stanu oraz perspektyw rozwoju międzynarodowych połączeń kolejowych, w tym transgranicznych, wykonywanych przez PKP Intercity S.A. i pozostałych przewoźników kolejowych. Po wystąpieniu pana ministra poprosimy pozostałych naszych gości o zajęcie stanowiska wobec informacji zawartych w wystąpieniu pana ministra. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych, dalekobieżnych.

Samorządy właściwe ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów są organizatorami przewozów międzynarodowych w strefie transgranicznej. Szczególnie istotne są następujące przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym regulujące kwestię finansowania przewozów międzynarodowych dalekobieżnych oraz w strefie transgranicznej. Zgodnie z nimi, międzynarodowe przewozy pasażerskie należy rozumieć jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. Z kolei strefę transgraniczną stanowi obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej, na terytorium sąsiedniego państwa.

Organizatorami publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej mogą być gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne, związki metropolitalne oraz województwa. Dotowanie przewozów międzynarodowych przez ministra właściwego do spraw transportu jest fakultatywne, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Podana garść przepisów osadza nas w odpowiedni sposób w realiach prawnych.

Proszę państwa, przewozy międzynarodowe dalekobieżne są wykonywane i dofinansowywane na podstawie umów rocznych zawieranych bezpośrednio przez ministra właściwego do spraw transportu z przewoźnikami kolejowymi. Do roku 2015 były to spółki PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Od 2016 r. umowy są zawierane tylko z PKP Intercity. Jak powiedziałem, umowy są zawierane na rok, ponieważ tylko na rok jest określany limit dotacji budżetowej.

Brak stabilnego finansowania przewozów międzynarodowych dofinansowywanych przez ministra właściwego do spraw transportu stanowi podstawowy problem w planowaniu międzynarodowych połączeń kolejowych. W toku prac nad projektem budżetu państwa, na podstawie prognoz sporządzanych przez przewoźników, przekazywana jest do Ministerstwa Finansów informacja o zapotrzebowaniu na rekompensatę w następnym roku budżetowym. Limity określane w ustawie budżetowej często są jednak niższe od rzeczywistego zapotrzebowania. Dzieje się tak z dwóch powodów. Pierwszy – był już wspominany – chodzi o fakultatywność dotowania przewozów międzynarodowych. Drugi polega na tym, że w przeciwieństwie do przewozów międzywojewódzkich poziom finansowania oferty międzynarodowej nie został zagwarantowany w perspektywie wieloletniej w formie uchwał Rady Ministrów. Tym samym brak jest dokumentu, na podstawie którego Ministerstwo Finansów, opracowując ustawę budżetową, byłoby zobligowane do zapewnienia określonego poziomu finansowania tych przewozów.

Ustalanie międzynarodowego rozkładu jazdy odbywa się zgodnie z harmonogramem planowania rozkładu jazdy opracowywanym przez organizację Forum Train Europe. Istnieje poważna niespójność pomiędzy planowaniem rozkładu jazdy a planowaniem budżetu państwa. Doświadczenia z poprzednich lat pokazują, że przewoźnicy zwracają się do resortu o wytyczne dotyczące rozkładu jazdy na ponad rok przed jego wejściem w życie. W tym czasie ministerstwo nie posiada jeszcze żadnej wiedzy na temat środków, jakie będzie mogło przeznaczyć na rekompensaty dla przewoźników. W tym kierunku konieczne jest dokonanie zmiany polegającej na stworzeniu większej przewidywalności w podanym zakresie działania. Brak wiedzy na temat poziomu finansowania wymusza zachowawczość działań ministra, jako organizatora międzynarodowych przewozów kolejowych. Stawia to również w niekorzystnej sytuacji przewoźnika, który podejmuje zobowiązania wobec partnerów zagranicznych, mając świadomość, że nie jest pewne, czy i w jakiej wysokości zostanie mu zrekompensowany deficyt generowany przez te przewozy. W tej sytuacji kluczowa jest rola ministra finansów, który określa wysokość limitu na konkretny rok. Problem związany z brakiem pewności odnośnie do wysokości limitu pojawia się w każdym roku, a jego skutkiem, jest sytuacja, kiedy nie można już zredukować uzgodnionej oferty przewozowej, jeżeli nastąpi ograniczenie limitu dotacji

do poziomu wynikającego z ustawy budżetowej przy niezmienionym zakresie rzeczowym umów.

Szczegółowe dane na temat limitu wyglądają następująco: 2011 r. – 55 mln zł, 2012 r. – 63 mln zł, 2013 r. – 50 mln zł, 2014 r. – prawie 30 mln zł, 2015 r. – niespełna 10 mln zł, 2016 r. – 15 mln zł i 2017 r. – 11 mln zł. Z uwagi na powyższe, część pociągów międzynarodowych uruchamiana jest przez PKP Intercity na zasadach komercyjnych. Nie wiem, czy wymieniać te połączenia? Czy to będzie dla państwa interesujące?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ewentualnie w trakcie dyskusji.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Dobrze. W takim razie przedstawię państwu teraz najważniejsze zmiany w planowanym rozkładzie jazdy na okres 2017–2018. Od 10 grudnia tego roku wprowadzamy nowe połączenia międzynarodowe na następujących trasach: Katowice–Wiedeń, Chełm–Kowel, Przemyśl–Odessa i Warszawa–Brześć. Druga zmiana dotyczy modelu połączeń nocnych i polega na połączeniu dwóch dotychczasowych relacji w jedną. Chodzi o pociąg „Silesia" na trasie Kraków–Praga–Budapeszt–Wiedeń i pociąg „Chopin" na trasie Warszawa–Katowice–Praga– Budapeszt–Wiedeń. Nowa trasa przejazdu to Warszawa–Kraków–Praga–Budapeszt–Wiedeń. Pociąg pozostanie przy nazwie „Chopin". Wstrzymujemy także kursowanie pociągu Lwów Ekspress, czyli połączenia na trasie Wrocław–Przemyśl–Lwów ze względu na brak sprawnych wagonów z systemem automatycznej zmiany rozstawu kół SUW 2000 i zakończenie eksploatacji punktu wymiany wózków w Przemyślu, czyli tzw. przestawki, a także dlatego, że od grudnia 2017 r. połączenie z Polski do Lwowa jest możliwe tylko z przesiadką w Przemyślu.

Teraz kilka słów na temat planów na przyszłość, czyli rozkład jazdy na lata 2018, 2019 i późniejsze. Plan transportowy ministra właściwego do spraw transportu zawiera podstawowe założenia w tym zakresie. Są one następujące: zapewnienie połączenia Warszawy ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską, zapewnienie połączenia innych ważnych ośrodków miejskich z powiązanymi z nimi ośrodkami zagranicznymi, m.in. chodzi o połączenia Gdynia–Kaliningrad, Gdynia–Berlin, Szczecin–Berlin, Gorzów Wielkopolski–Berlin, Wrocław–Praga, Kraków–Lwów, Warszawa–Grodno. Zmiany w ofercie zależą od wysokości limitu, ustaleń z partnerami międzynarodowymi i realizacji inwestycji infrastrukturalnych w krajach sąsiadujących. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że na przykład relacja Szczecin–Berlin będzie możliwa dopiero wtedy, kiedy nasi niemieccy przyjaciele doprowadzą stosowną infrastrukturą. Na razie na to się nie zapowiada. Jeżeli mnie pamięć nie myli, nastąpi to najwcześniej w 2024 r. Istotne znaczenie posiada również bariera techniczna w postaci wymogu dopuszczenia taboru do jazdy w danym kraju.

Jeżeli państwo pozwolicie, to powiem jeszcze kilka zdań na temat przewozów transgranicznych. Jak powiedziałem, generalnie, co do zasady, organizatorem publicznego transportu zbiorowego w tym zakresie jest samorząd, poczynając od samorządu gminnego, poprzez wszystkie związki, powiaty, związki powiatów itd., aż do marszałka województwa. Minister właściwy do spraw transportu, powtarzam to także raz jeszcze, jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, jednakże z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. O tym, cóż to takiego strefa transgraniczna, już państwu mówiłem.

Początkowo przewozy transgraniczne dofinansowywał minister właściwy do spraw transportu. Do 28 lutego 2011 r. był on jedynym organem dotującym przewozy kolejowe o charakterze międzynarodowym. Jednak w związku ze zmianą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która nastąpiła 1 marca 2011 r., te kompetencje zostały przyznane jednostkom samorząd terytorialnego. Aktualnie to one odpowiadają za organizację przewozów w strefie transgranicznej.

Nie wiem, panie przewodniczący, czy jest sens, abym wymieniał teraz poszczególne relacje, czy zaczekać z tym ewentualnie do dalszej części dyskusji?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Możemy do tego powrócić w trakcie dyskusji.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Bardzo proszę. Na tym zakończyłbym swoje wystąpienie. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to poprosiłbym prezesa PKP Intercity o ewentualne uzupełnienie mojej wypowiedzi, jeżeli uzna to za wskazane.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Widzę, że pan prezes wyraża chęć zabrania głosu. Bardzo proszę.

Prezes PKP Intercity S.A. Marek Chraniuk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, nawiązując do wypowiedzi pana ministra chciałbym podzielić się z państwem świeżą informacją, że strona ukraińska wyraziła zgodę na przestawkę w Mościskach. Ta wiadomość dotarła do nas dzisiaj o godz. 15.00. Oznacza ona, że wagony sypialne nie będą przestawiane w Przemyślu, jak dotychczas, ale w Mościskach. Mamy już rozkład jazdy i można powiedzieć, że wreszcie coś w tej sprawie drgnęło. Nie mamy jeszcze ustalonej taryfy. Zależy nam na tym, żeby Ukraińcy zaakceptowali propozycje niższych cen. Obecna cena może być ceną zaporową. Czekamy w tej sprawie na odpowiedź z ukraińskiego ministerstwa.

Jeśli chodzi o komunikację międzynarodową, to warto powiedzieć o propozycji zarządu kolei czeskich. Przyszły rok będzie dla nas trudniejszy. Czesi zaproponowali, aby cena przejazdu pociągu międzynarodowego była na poziomie ceny pociągu komercyjnego. W tym roku jeździmy jeszcze na starych zasadach, ale to jest tylko jeden pociąg, „Chopin", który jedzie po innej trasie. Mamy dobre połączenie pociągiem „Morawia" z Katowic do Wiednia. Co ważne, jest to pociąg dzienny. Wyjeżdża z Katowic o godz. 5.24. W Wiedniu jest o godz. 10.00. Powrót do Katowic tego samego dnia o godz. 22.35.

Jak wspomniał pan minister, bardzo interesująco zapowiada się nowa oferta z Przemyśla do Odessy. Uważamy, że jest to interesująca propozycja dla pasażerów, którzy zechcą turystycznie odwiedzić Odessę.

Jeżeli chodzi o pociągi relacji Berlin–Warszawa, mimo pewnych trudności związanych z zamknięciem po stronie polskiej, są składami frekwencyjnymi. Nie znajdują się one w umowie PSC, są to pociągi komercyjne, ale na tej trasie podróżuje duża liczba pasażerów, więc pociągi te pokrywają deficyt, jeśli chodzi o przejazdy. Trudniej jest na kierunku południowym. W przyszłym rozkładzie jazdy utrzymujemy 8 par pociągów dziennych i 1 parę nocną.

Jeśli będą jakieś pytania, to jestem gotów do udzielenia szczegółowych odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Czy przedstawiciele pozostałych przewoźników chcieliby się również w tym momencie wypowiedzieć? Bardzo proszę. Państwa posłów z kolei proszę o zapisywanie się do dyskusji.

Prezes Kolei Śląskich Sp. z o.o. Wojciech Dinges:

Szanowni państwo, Koleje Śląskie prowadzą przewozy transgraniczne wspólnie z Kolejami Czeskimi na dwóch transgranicznych obszarach. Nasze koleje wyjeżdżają do Bohumina, a Koleje Czeskie, Ceske drahy, wjeżdżają z Czeskiego Cieszyna do Chałupek. W obu przypadkach są to pierwsze stacje za granicą po jednej i drugiej stronie. Tak na razie wygląda całość przewozów transgranicznych realizowanych przez Koleje Śląskie. Par pociągów w ciągu doby jest kilka. Mamy zamiar trochę zwiększyć częstotliwość, bo wyjazd do Bohumina jest tak naprawdę wyjazdem pociągów, które jadą z Katowic przez Rybnik i Wodzisław Śląski do Chałupek, a z drugiej strony z Raciborza. Można opowiedzieć, że jest to lokalny kierunek interesujący dla pasażerów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zapraszam kolejnego mówcę. Proszę się przedstawić.

Prezes Kolei Dolnośląskich S.A. Piotr Rachwalski:

Piotr Rachwalski, Koleje Dolnośląskie. Proszę państwa, my jako przewoźnik regionalny obsługujemy w tej chwili sześć przejść granicznych na dwóch granicach: polsko-niemieckiej i polsko-czeskiej. Gdyby nie nasze transgraniczne pociągi oraz jeden międzynaro-

dowy, o którym za chwilę powiem więcej, finansowany przez samorząd, Wrocław, mimo że jest dużą aglomeracją byłby praktycznie pozbawiony międzynarodowych połączeń kolejowych. Z Wrocławia nie kursują żadne pociągi Intercity ani do Pragi, ani w kierunku Niemiec. Nasza spółka wykonuje połączenia transgraniczne przez przejścia graniczne do stacji Forst Lausitz do Berlina i właśnie do miejscowości Forst. Braliśmy także udział w otwarciu przejścia, które na razie nie jest jeszcze uruchomione dla ruchu pasażerskiego (chodzi o przejście Węgliniec–Horka) oraz kursujemy codziennie trzema liniami kolejowymi przez przejście Zgorzelec–Görlitz. To przejście ma w tej chwili chyba największą liczbę połączeń. Łączymy Jelenią Górę i Wrocław z Dreznem i z Görlitz przez to przejście graniczne.

Po stronie południowej, czyli czeskiej, obsługujemy przejście graniczne Szklarska Poręba Górna–Harrachov, Mieroszów–Mezimesti, od tego roku także Lubawka–Trutnov i Międzylesie–Lichkov. Bardzo często wykonujemy kursy nie tylko do stacji granicznych, ponieważ te położone są zwykle marginalnie i nie stanowią specjalnie atrakcyjnej oferty. Jeśli jest taka techniczna możliwość, to staramy się wydłużyć wjazd, zarówno po jednej, jak i po drugiej stronie granicy, do stacji węzłowych i przesiadkowych. Wiąże się to jednak z pewnymi kwestiami, o których wspominał pan minister. Chodzi o kłopoty wynikające z pewnych kolejowych przepisów i tzw. miejscowych porozumień granicznych, które regulują ruch na przejściach, częściowo opierając się na wcześniejszych międzypaństwowych ustaleniach.

Jako przewoźnik cały czas borykamy się z kłopotami wynikającymi z definicji przewozów międzynarodowych. Jeśli przejeżdżamy na przykład przez trzy obszary Unii Europejskiej, a tak jest w przypadku przejścia przez Forst, czyli przez Żagań i Żary, wjeżdżamy na teren województwa lubuskiego i jadąc dalej do Niemiec stajemy się już de facto pociągiem międzynarodowym. Oznacza to dużą różnicę, jeśli chodzi o obowiązujące przepisy i koszty. Musimy składać wniosek o wolny dostęp, ponieważ taki pociąg nie może być finansowany przez samorząd. Jak powiedziałem, praktycznie jest to pociąg komercyjny. Z całą pewnością jest to problematyka, którą należałoby na nowo uregulować w najbliższej przyszłości.

Pozostaje jeszcze jedna kwestia. Szanowni państwo, przy obecnym poziomie finansowania mogę odpowiedzialnie stwierdzić, jako przewoźnik, że niestety, ale nie są należycie wykorzystane środki wydane na poprawę infrastruktury. Włożono na przykład kilka miliardów złotych w linię E30, ale zabrakło kilku milionów na to, żeby po tej linii cokolwiek jechało w ruchu międzynarodowym. Wyremontowano także mosty graniczne na Nysie, w Görlitz i w Horce, ale niestety nie ma tam ruchu kolejowego, ponieważ jak powiedziano wcześniej, dotacja spadła w ostatnich latach bardzo znacząco, praktycznie o 80%.

To na razie wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Zachęcam innych państwa do zabierania głosu. Widzę kolejne zgłoszenie. Zanim oddam panu głos, zadam pytanie ogólne pod adresem przedstawicieli wszystkich przewoźników: W jakim miejscu się aktualnie znajdujemy i w którym kierunku pójdziemy w naszym myśleniu o przewozach międzynarodowych? To pytanie kieruję do przewoźników. Czy należy oczekiwać tendencji wzrostowej, czy malejącej? Od czego to będzie zależało? Jak to państwo uwzględniacie w swoich biznesplanach na przyszłość? Czy może są konieczne jakieś dodatkowe działania w tej materii, które mogłyby zostać podjęte przez Komisję? Na razie słyszę tylko o samych trudnościach. Jeżeli zechcecie państwo podzielić się uwagami nieco innej natury, to będzie dla nas cenna informacja.

Bardzo proszę, głos ma członek zarządu Przewozów Regionalnych, pan Artur Kowalczyk.

Członek zarządu, dyrektor ds. techniczno-eksploatacyjnych Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Artur Kowalczyk:

Dzień dobry państwu, Artur Kowalczyk, Przewozy Regionalne. Postaram się krótko opowiedzieć o tym, co robimy dzisiaj i o naszych planach na przyszłość. Te plany są siłą rzeczy trochę ograniczone, bo jak zapewne państwo wiecie, spółka przechodzi w tej

chwili proces restrukturyzacji, ale mimo to staramy się rozwijać, a nie tylko ograniczać działalność.

Część tego, co zamierzałem państwu powiedzieć, przedstawił już minister Bittel, dlatego nie będę się powtarzał i ponownie opowiadał o sposobie finansowania. Powiem tylko, że bodaj dwa lub trzy lata temu ten sposób się zmienił. Ten rozkład jest trzeci z kolei, kiedy obowiązują inne zasady finansowania.

Szanowni państwo, sytuację Przewozów Regionalnych omówię poprzez pokazanie stanu rzeczy w poszczególnych oddziałach. Rozpocznę od oddziału szczecińskiego. Mamy tam 9 par pociągów Lübeck–Szczecin i 8 par pociągów Berlin–Szczecin Główny. Kolejny oddział to Zielona Góra. Dodam tylko, jeśli chodzi o Szczecin, że ofertę rozkładu jazdy na rok 2017–2018 planujemy zostawić bez zmian. Wracając do oddziału zielonogórskiego, to obsługuje on 2 parami relację Żagań–Forst, ta oferta pozostanie bez zmian. Poza tym mamy Berlin Lichtenberg–Kostrzyn, ta oferta też zostanie bez zmian. Dalej jest Zielona Góra-Frankfurt na Odrą i 2 pary, także oferta bez zmian, i Berlin Lichtenberg–Gorzów Wielkopolski – jedna para. W tym miejscu należy powiedzieć, że większość z tych pociągów to tabor niemiecki. Taborem polskim obsługujemy tylko Żagań–Forst. Niestety, wjechać do Niemiec nie jest łatwo. Trzeba w tym celu spełnić szereg wymagań. W tej chwili się do tego przymierzamy, ponieważ wraz z wejściem nowego rozkładu jazdy mamy zamiar uruchomić 4 pary pociągów podstawianych przez oddział w Wrocławiu w relacji Zielona Góra–Görlitz. Połączenie, które obsługiwaliśmy do tej pory, przejmą koledzy z Kolei Dolnośląskich. Ta zamiana wynikła nie z takiego powodu, że Przewozy Regionalne nie mają chęci jeździć w tamtym kierunku, ale jest skutkiem finansowania przez urząd marszałkowski.

Idziemy dalej na południe, do oddziału rzeszowskiego. W lipcu i wrześniu 2017 r. zaczęliśmy uruchamiać na tamtym terenie 2 pary pociągów na odcinku Medzilaborce–Sanok. Cieszyły się one dość dużym zainteresowaniem, odnotowaliśmy znaczną liczbę klientów, ale w obecnej chwili, ze względu na remonty prowadzone przez PLK, bardzo prawdopodobne jest, że tych połączeń nie będzie w nowym rozkładzie jazdy. Ostateczna decyzja jeszcze nie zapadła. Bardzo byśmy chcieli jeździć na tej trasie, przynajmniej w okresie sezonu wypoczynkowo-wakacyjnego, ponieważ te pociągi się sprawdziły.

Kolejny to oddział lubelski. Uruchamiamy tam połączenie Terespol–Brześć. Mamy tam 3 pary pociągów. Polska jest tylko lokomotywa, a wagony białoruskie.

Oddział Białystok. Tu muszę się pochwalić, że w poprzednim rozkładzie jazdy uruchomiliśmy w tym oddziale pociąg relacji Białystok–Kowno. Ten pociąg będzie także w kolejnych rozkładach jazdy. Był to pierwszy pociąg na tej trasie od września 1939 r.

Jak wyglądają nasze plany? Zanim o nich opowiem, muszę poczynić pewne zastrzeżenie. Nasza spółka nie może uruchamiać pociągów komercyjnych stałego kursowania. Wynika to z planu restrukturyzacji. Chociaż byśmy bardzo chcieli, stałego kursowania nie wolno nam uruchomić. Niemniej jednak zwrócili się do nas Rosjanie z Kaliningradu, żebyśmy zaczęli już przygotowywać propozycje na zbliżające się mistrzostwa świata w piłce nożnej. Jak zapewne część z państwa wie, w Kaliningradzie będą w 2018 r. rozgrywane mecze grupowe. W trakcie rozmów z Rosjanami okazało się, że drogowe przejście graniczne jest tak bardzo zapchane pojazdami, że Rosjanie bardzo chętnie uruchomiliby połączenie kolejowe i to już teraz, przed nadchodzącymi świętami bożonarodzeniowymi. Szczerze jednak powiem, że jest mi szkoda taboru. Ta granica jest taka, że boję się o stan taboru po kilku przejazdach. Po torze dojechalibyśmy nawet do Kaliningradu, ale obawiam się, że po przejściu kilku kontroli celnych tabor zostanie tak rozwalony, iż nie będzie się już do niczego nadawał. Na razie ustalenia są takie, że możemy spróbować pojechać do Mamonowa. W stu procentach nie jest to jeszcze potwierdzone. Rozmowy trwają. Na pewno natomiast spróbujemy pojechać dwoma parami z Gdyni do Braniewa przed mistrzostwami świata, dwoma parami z Olsztyna do Braniewa w czasie mistrzostw świata i trzema parami, prawdopodobnie, na odcinku Kaliningrad–Braniewo.

Kolejna rzecz, którą w tej chwili negocjujemy, co nie jest łatwe, ponieważ wymagana jest zgoda marszałka z Białegostoku, to pociąg relacji Białystok–Grodno–Białystok. Negocjacji nie udało się niestety zakończyć przed wejściem nowego rozkładu jazdy. Chcielibyśmy spróbować włączyć taki pociąg od zmiany czerwcowej.

Na ostatniej konferencji międzynarodowej, która odbyła się w Zakopanem w dniach 6-8 listopada br., a więc całkiem niedawno, otrzymaliśmy sygnał od naszych partnerów ze Słowacji o chęci uruchomienia połączenia odcinku Plavec–Muszyna. Wystąpimy do marszałka województwa o uruchomienie tego połączenia.

Szanowni państwo, jak się zorientowaliście, Przewozy Regionalne nie koncentrują się tylko na stanie aktualnym, na tym co jest, ale planujemy także nowe połączenia. Oczywiście robimy to na miarę potrzeb i posiadanych możliwości. Dzieje się to wszystko bez uruchamiania pociągów komercyjnych stałego kursowania, co jeszcze raz chcę podkreślić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z naszych gości chciałby się jeszcze wypowiedzieć? Proszę uprzejmie.

Prezes Kolei Śląskich Sp. z o.o. Wojciech Dinges:

Jeszcze raz Wojciech Dinges, Koleje Śląskie. Mówiłem wcześniej o tym, jak wygląda nasza obecna oferta i że planujemy ją nieco poszerzyć, ale skoro padło pytanie dotyczące planów, to chciałbym dopowiedzieć, że przewidujemy, jeśli wszystko się uda, wprowadzenie od czerwcowego rozkładu zamknięciowego pilotażowych połączeń z Katowic, przez Zwardoń, a właściwie z Zawiercia przez Zwardoń do słowackiej Czadcy. Odbywałoby się to w ramach ruchu transgranicznego, bo to jest jeden Kysucký Kraj. Od dłuższego czasu otrzymujemy sygnały od lokalnych społeczności oraz od organizacji turystycznych, że takie połączenie miałoby głębszy sens i umożliwiłoby skomunikowanie poprzez ofertę kolei słowackich z innymi rejonami naszego południowego sąsiada. Brakuje takiego połączenia i liczymy, że może uda nam się je uruchomić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Kto z państwa chciałby jeszcze się wypowiedzieć? Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony naszych gości, w takim razie przechodzimy do państwa posłów. Jako pierwszy pan przewodniczący Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękując za obecność panu ministrowi i przedstawicielom wszystkich kolejowych spółek przewozowych, chciałbym zaznaczyć, po pierwsze, że omawiany dziś temat zaistniał na posiedzeniu Komisji Infrastruktury po raz pierwszy od bardzo długiego czasu. Powiedziałbym, że jest to obszar zagadnień, który z jednej strony wiąże się z zadaniami PKP Intercity, jako flagowego przewoźnika nadzorowanego przez ministra infrastruktury, a z drugiej z aktywnością regionalnych spółek przewozowych powołanych przez marszałków województw.

Po drugie, wydaje mi się, że bardzo ważnym aspektem omawianego zagadnienia pozostaje fakt, że każdy z przewoźników w najbliższych latach będzie korzystał ze środków na modernizację taboru. Połączenia realizowane jako transgraniczne, ale i połączenia PKP Intercity na liniach dalekobieżnych, pozostają pod względem jakości świadczonych usług promocją i to wprost, danego przewoźnika, państwowego lub samorządowego, a poza tym, dzięki temu określone relacje są cały czas utrzymywane w świadomości społecznej, gdyż jak wiadomo kolej jest narażona na silną konkurencję ze strony przewozów autobusowych, nie wspominając o liniach lotniczych, które oferują połączenia w Europie niekiedy tylko za kilkadziesiąt złotych.

Bardzo interesujące wydaje mi się zestawienie udziału środków z budżetu państwa w kontekście realizacji połączeń międzynarodowych. Dzisiaj ten udział jest stosunkowo niewielki. Jest to bodaj kilkanaście milionów złotych, jeśli nawet nie dziesięć. Jeśli porównamy to ze wsparciem przewozów publicznych, to są to nieduże kwoty. Pojawia się w związku z tym pytanie, czy przypadkiem nie należałoby dokonać pewnej korekty w systemie dofinansowywania poszczególnych rodzajów połączeń. Powinno to spowodować, że część klientów otrzyma dobrą ofertę w przyzwoitej cenie, a przede wszystkim, co ważne, ta oferta będzie stabilna.

Szanowni państwo, pomysł tematu dzisiejszego posiedzenia narodził się chyba w kwietniu tego roku, podczas wizyty prezydium Komisji w Bundestagu. Opowiadaliśmy o niej panu ministrowi i zdaje się także części naszych kolegów ze spółek przewo-

zowych. Wspólna konstatacja w trakcie tej wizyty była taka, że relacje pomiędzy Polską i Niemcami w obszarze transportu kolejowego zatrzymały się gdzieś na poziomie z lat sześćdziesiątych minionego wieku. To pokazuje, jak wyglądają obecne połączenia. Z pewnością ich sieć nie jest zbyt bogata.

Bardzo nas cieszą informacje dotyczące nowych relacji uruchamianych zarówno przez PKP Intercity, jak i przez Przewozy Regionalne. Pojawia się jednak pytanie: W jaki sposób nasze państwo oraz spółki przewozowe chcą w przyszłości ten segment oferty utrzymać i rozwijać, choćby poprzez działania sprzedażowe i marketingowe? Czy są w tej materii jakieś nowe pomysły, które warto byłoby przeanalizować od strony biznesowej? Mam na myśli zarówno relacje dalekobieżne, jak i transgraniczne.

Chciałbym jeszcze naszych gości dopytać o kilka szczegółowych kwestii, mimo że zakładam jednocześnie, iż informację pana ministra dostaniemy na piśmie. Warto chyba jednak teraz poruszyć kwestię statystyk przewoźników. Chciałbym się dowiedzieć, ilu klientów przewozimy w Polsce łącznie w ramach połączeń transgranicznych i w ramach połączeń realizowanych przez PKP Intercity? Jak to wygląda w ujęciu procentowym? O jakiej liczbie klientów rozmawiamy, o tysiącach czy o setkach tysięcy? Czy obserwujemy tendencję wzrostową, czy malejącą?

Kolejna rzecz. O ile dobrze odnotowałem, pan prezes Kolei Dolnośląskich odniósł się do kwestii linii E30, która została zmodernizowana, ma w tej chwili dobre parametry, ale stosunkowo niewiele jest realizowanych przez nią połączeń, na przykład w relacjach między Polską a Niemcami. Można powiedzieć, że to sytuacja dość symboliczna.

Następna kwestia to pytanie, jak PKP Intercity widzi w przyszłości, za rok lub za dwa lata, przygotowanie nowej, dodatkowej oferty dla klienta w relacjach międzynarodowych? Cały czas zwracam uwagę na to, że jeśli weźmie się pod uwagę poczynione przez spółki inwestycje, oczywiście przy wsparciu państwa i środków europejskich, mam na myśli zarówno PKP Intercity, jak i Przewozy Regionalne oraz spółki samorządowe, efektem finalnym powinno być to, że klient, dysponując tego rodzaju międzynarodową ofertą, uzyskuje również jakąś wartość dodaną. Wynika ona z faktu, że klient częściej korzysta z nowszego, lepszego, bardziej nowoczesnego taboru. W tym miejscu pojawia się np. sprawa wagonów sypialnych Intercity. One mają już swoje lata. Jakość tych wagonów jest cały czas zadowalająca, bardzo dobra, ale wiemy przecież, że nie zostały one wyprodukowane w ostatnich latach. W rozmowach z panem prezesem Chraniukiem przedstawiałem pomysł nie wiem, czy on by się przyjął i czy państwo go analizowaliście, ale zastanawiam się, czy nie warto pokusić się o wprowadzenie nowych połączeń na atrakcyjnych kierunkach, na przykład w relacji Warszawa–Rzym? Takie połączenie wydaje się być atrakcyjne na wiele najbliższych lat. Wiemy, że wielu turystów udaje się corocznie do Rzymu, wielu pielgrzymów odwiedza Watykan. W sumie są to dziesiątki tysięcy Polaków, a nawet chyba więcej. Czy nie mogliby oni skorzystać z oferty polskiego przewoźnika kolejowego? Nie wiem, na ile jest to pomysł realny, ale poddaję go państwu pod rozwagę, jako przykład myślenia o nowych kierunkach, które potencjalnie mogą okazać się bardzo trwałe w ofercie przewoźnika.

Równie stabilne mogą okazać się połączenia transgraniczne. Niektóre z nich zostały już dzisiaj wymienione. Mam na myśli choćby dobre skomunikowanie z pierwszą stacją w Czechach, połączenie z Czadcą, Görlitz lub Medzilaborce na Słowacji. To ostatnie połączenie realizowane przez Przewozy Regionalne zostało odebrane bardzo dobrze. Systemowe pytanie brzmi następująco: Jakie zmiany konieczne do przeprowadzenia widzi ministerstwo, jeśli chodzi o treść dokumentów programowych resortu, albo wręcz w ustawach, które przyczynią się do większej stabilizacji sposobu finansowania przewozów kolejowych w ruchu zagranicznym, zarówno transgranicznych, jak i dalekobieżnych? Czy są jakieś zagadnienia, którymi warto się szybko zająć? Jak wyglądają najważniejsze artykułowane postulaty w tym zakresie? I kolejne pytanie: W jaki sposób zamierzacie państwo zwiększać wartość naszych przewoźników poprzez prowadzenie odpowiednich działań marketingowych?

W poprzednich latach krytykowaliśmy, i słusznie, różnego rodzaju kompletnie niepotrzebne wydatki na rozmaite umowy konsultacyjne w kwestiach, które mogłyby spokojnie zostać zrealizowane siłami własnymi, albo w ogóle były niepotrzebne, to teraz chyba

warto przestawić zwrotnicę i sprawić, że aktywność PKP Intercity i spółek regionalnych zostanie wreszcie skorelowana ściśle z aktywnością ministerstwa. Osiągniemy w ten sposób efekt synergii, który pozwoli uzyskać większą liczbę klientów chcących i mogących korzystać z transportu kolejowego. Rynek jest bardzo konkurencyjny. Wiemy, że działają energicznie na rynku połączeń międzynarodowych przewoźnicy autobusowi. O liniach lotniczych nawet nie wspominam. Pan prezes ze spółki Przewozy Regionalne wspominał o połączeniach Szczecina z Berlinem. Jest ich chyba osiem każdego dnia, to dobrze, ale o ile mi wiadomo autobusów na tej linii jeździ przynajmniej dwa razy tyle. Takie usługi świadczą różni przewoźnicy. Mają w ofercie także odbiór klientów bezpośrednio z lotniska itd. Sytuacja naszych kolei jest zatem dość trudna, zarówno cenowo, jak i pod względem atrakcyjności oferty.

Szanowni państwo, uważam i mam nadzieję, że podzielą tę opinię moi koledzy z Komisji, iż obiektywnie rzecz biorąc międzynarodową ofertę kolejową należy uznać za bardzo ważny element promocji naszego kraju za granicą. Jest to także promocja poprzez dostarczenie dobrej jakości oferty dla obywateli innych państw, którzy mogą skorzystać z usług naszych przewoźników. Modernizując tabor, zdobywamy nową jakość naszych usług, zarówno na istniejących już połączeniach, jak i na tych, które będą dopiero uruchamiane.

Podsumowując, bardzo proszę o kilka informacji statystycznych na temat sytuacji w przewozach międzynarodowych, o ile oczywiście ich podanie jest dziś możliwe. Jeżeli nie, to poproszę o uzupełnienie materiału przygotowanego przez resort na piśmie. Szczególnie chodzi mi o udział przewozów międzynarodowych, per saldo, w całości oferty naszych przewoźników, jak to wygląda na konkretnych liczbach. To jedna rzecz, a druga dotyczy informacji na temat nowych pomysłów, które mogą otworzyć przewoźników na nowe kierunki w najbliższych latach. Interesuje mnie również, na ile te pomysły są sprzężone ze strategiami spółek i uwzględniane w planowaniu wydatków na modernizację lub zakup nowego taboru.

To wszystko z mojej strony. Proszę potraktować moją wypowiedź jako komentarz i jeszcze raz podkreślam, że bardzo się cieszę, iż doszło do dzisiejszego posiedzenia, ponieważ przede wszystkim pokazuje ono, że wokół przewozów międzynarodowych zachodzą ciągłe zmiany, nierzadko mocno krytykowane, ale co najważniejsze, oferta naszych przewoźników nie zmniejsza się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To rzeczywiście ważne, panie przewodniczący. Padło kilka istotnych pytań, z zainteresowaniem wysłuchamy odpowiedzi, ale wcześniej zgłaszał się jeszcze pan przewodniczący Żmijan. Bardzo proszę. Przyjmuję oczywiście cały czas zapisy do głosu kolejnych posłów.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pan przewodniczący Polaczek poruszył szereg różnych zagadnień, nie chciałbym ich powtarzać. Wiadomo, że chodzi o działalność biznesową prowadzoną w określony zakresie itd. Pamiętajmy, że tort możliwy do podziału ma konkretną wielkość, a istotną kwestią jest zawartość oferty i warunki dogadania się z sąsiadami. To wszystko wiadomo, szanowni państwo, ale do zadania pytania skłoniła mnie wypowiedź jednego z naszych gości, chyba przedstawiciela Przewozów Regionalnych, który mówił o barierach. Wspomniał wtedy o przeszkodzie na granicy z Rosją i stwierdził, że nie możemy realizować połączenia, ponieważ kontrole graniczne sprawią, iż nasze wagony zostaną zdewastowane. Chciałbym na ten temat usłyszeć nieco więcej. Czy rozszerzanie naszej oferty i poprawa standardu świadczonych usług nie idzie w parze z podniesieniem standardu przeprowadzanych kontroli granicznych? O co tu chodzi? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Widzę, że temperatura dyskusji zaczyna wzrastać. To dobrze. Kolejny mówca, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Szanowni państwo, chciałbym zwrócić się do przedstawicieli spółki PKP Intercity. Zlikwidowanie połączenia na linii Bielsko Biała–Gdynia w postaci zakończenia kursu składu o nazwie „Pogoria” w Katowicach, a nie w Bielsku Białej, spowodowało, że osoby mieszkające na Śląsku Cieszyńskim, Żywiecczyźnie i na pozostałych terenach Małopolski obsługiwanych przez ten pociąg nie mogą już korzystać z tego połączenia. Jest to o tyle ciekawe, że dotychczas z tego pociągu korzystali także Czesi i Słowacy, z kierunku Zwardoń i z kierunku Cieszyn. O ile z Cieszyna nie mamy linii kolejowej i transport odbywał się autobusami, o tyle transport ze Zwardonia obsługiwały linie kolejowe. Wspomniał o tym wcześniej pan prezes w swoim wystąpieniu.

Sytuacja jest tym bardziej interesująca, że przesiadając się do Pendolino łatwo jest zaobserwować dość dziwny obrazek. W wagonach I klasy w Pendolino obłożenie wynosi najczęściej 70–80%, niekiedy jest zbliżone do 100%, a tymczasem w wagonach II klasy jest pusto. W składach w rodzaju „Pogorii” jest na odwrót. W wagonach II klasy obłożenie jest bardzo wysokie, a w wagonach I klasy są wolne miejsca. Nie chcę teraz szukać przyczyny takiego stanu rzeczy, ale być może jest to efekt ceny przejazdu na odcinku Bielsko Biała–Gdynia. Osoby mniej zamożne wybierały chętniej „Pogorię”, ale dziś tego pociągu już nie ma i chętni nie pojadą nim na trasie Zwardoń–Bielsko Biała i Cieszyn–Bielsko Biała oraz dalej, w kierunku Gdyni. W związku z powyższym chcę się zapytać, czy jest planowane przywrócenie ruchu „Pogorii” na odcinku Bielsko Biała–Katowice?

Skoro już jestem przy głosie, to zadam jeszcze jedno pytanie. Ono również nie dotyczy bezpośrednio głównego tematu naszego posiedzenia, tzn. przejazdów międzynarodowych, ale wykorzystam sposobność i zapytam prezesa PKP Intercity o następującą rzecz. Proszę państwa, żyjemy w XXI wieku, a tymczasem najnowocześniejsze składy pociągów jeżdżące po Polsce, tzn. Pendolino, w odróżnieniu od składów mniej nowoczesnych, nie są obsługiwane przez kolejową aplikację WARS. Chodzi o to, że klient korzystający z innego pociągu niż Pendolino, ale obsługiwanego przez spółkę PKP Intercity, może poprzez aplikację zamówić w wagonie WARS jedzenie z dostawą do zajmowanego miejsca w pociągu. Wszystko odbywa się zdalnie, przez internet. W Pendolino internet nie funkcjonuje. We wspomnianej wcześniej „Pogorii” można sobie zamówić jedzenie, w „Sobieskim” można, w innych pociągach starego typu też można, a w Pendolino, proszę sobie wyobrazić, nie można. Taka opcja nie jest w tych pociągach aktywowana. Kiedy zapytałem, dlaczego w XXI wieku w najnowocześniejszych składach pociągów w Polsce nie ma takiej możliwości, obsługa odpowiedziała mi, że nigdy takiej możliwości nie było.

Dlatego zwracam się z pytaniem do pana prezesa PKP Intercity z pytaniem, czy wie o tym, że najnowocześniejsze składy nie mają możliwości korzystania z aplikacji, a w składach starego typu, które jeżdżą po tych samych odcinkach, taka usługa może być bez kłopotów realizowana. Dla pasażerów PKP Intercity, którzy korzystają z internetu jest to sytuacja, delikatnie mówiąc, dziwna, żeby nie powiedzieć niezrozumiała. Oczywiście, w Pendolino każdy może podejść do wagonu WARS, ale nie o to chodzi. Jeśli stawiamy na nowoczesność i jakość usługi, to wydaje mi się, że w XXI wieku skład Pendolino powinien być podłączony do aplikacji pozwalającej na zdalne zamawianie posiłku. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wnoszę, że zbliża się pora kolacji. Ale mówiąc serio, zostało poruszonych kilka ważnych wątków. Przypomnę państwu, o czym zapewne i tak wszyscy wiecie, że znakomity nasz przewoźnik lotniczy PLL LOT w pewnym momencie zanurkował bardzo głęboko i o mało się nie rozpadł, a dziś jest znakomitą firmą, rozpoznawalną w całej Europie i na świecie, która przynosi właścicielom duże zyski. Stało się tak dzięki wypracowaniu i zastosowaniu odpowiedniej strategii biznesowej.

Chciałbym, żeby nasi goście nas dobrze zrozumieli. Pytania zadawane były po to, aby dowiedzieć się, czy są jakieś nisze rynkowe, jaka jest nasza pozycja, co można wspólnie zrobić, żeby wykorzystać nadarzające się szanse i okazje. Dokładnie wiemy, jakim taborem dysponuje pan prezes i jakie ma z tego tytułu kłopoty, ale na pewno jakiś efekt synergii uda się uzyskać, tym bardziej że w tym roku zaangażowaliśmy w inwestycje

na polskich torach 27 mld zł. Plany przyszłoroczne przewidują inwestycje za 10 mld zł, a zatem infrastruktura zdecydowanie się poprawi i trzeba to wykorzystać. Nie wyobrażam sobie sytuacji, że będziemy mieli ładne kolejowe wiadukty, ale nikt nie będzie po nich jeździł. Gładko wypolerujemy tory i co dalej? Myślę, że warto zrobić burze mózgów. Dzisiejsze obrady to początek tego procesu. Jako posłowie jesteśmy do państwa dyspozycji. Myślę, że ministerstwo także. Mam nadzieję, że za jakiś czas zaczniemy z dumą mówić o międzynarodowych sukcesach naszych przewoźników: PKP Intercity, Przewozy Regionalnych i innych spółek kolejowych. Już teraz wykorzystujecie państwo, przynajmniej w jakimś stopniu, istniejące szanse i możliwości, ale można w tym zakresie zrobić więcej.

Czy ktoś z posłów zgłasza się jeszcze do zabrania głosu? Nie widzę. Pan prezes z Przewozów Regionalnych wyraża chęć wystąpienia? Bardzo proszę.

Członek zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Artur Kowalczyk:

Proszę państwa, chodzi o połączenie z Kaliningradem. My to połączenie realizowaliśmy i muszę powiedzieć, że wcale nie narzekam na jakość pracy służb celnych. Te służby bardzo skutecznie nasze składy rozkręcały i bardzo skrupulatnie je ponownie skręcały. Problem polega na tym, że po dwudziestu lub trzydziestu takich rozkręceniach i skręceniach nie było już gwintów. Dlatego musieliśmy z tego kierunku zrezygnować. Teraz jeździmy do granicy, później jest rękaw celny, przez który przechodzą podróżni i dalej następuje połączenie. Tak też planujemy to organizować, jeśli będziemy jeździć do Kaliningradu w czasie zbliżających się mistrzostw świata w piłce nożnej. Myślę, że odpowiedziałem na pytanie pan posła Żmijana.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie da się tego załatwić jakoś inaczej niż rozkręcając skład w całości?

Członek zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Artur Kowalczyk:

To już nie do mnie pytanie, panie pośle. Ja mogę tylko mówić w imieniu Przewozów Regionalnych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister Bittel, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Szanowni państwo, żeby była pełna jasność. W tym przypadku wcale nie chodzi o specjalną kontrolę polskich składów. Tu chodzi po prostu o walkę z przemytem. W pociągach, w autobusach, w samochodach i na sobie ludzie chcący dorobić, wykorzystując różnicę w cenach towarów, szmuglują przez granicę określone rzeczy. Jednym ze sposobów przemytu jest ukrywanie towarów w skrytkach montowanych w wagonach. Celnik musi pociąg sprawdzić i dlatego podejmuje takie, a nie inne czynności. Niszczenie składów to konsekwencja walki z przemytem. Niestety, świat jest tak skonstruowany, że tam gdzie mamy różnicę w cenie towarów po obu stronach granicy, mamy też i przemyt.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy pan prezes PKP Intercity zechce się odnieść do poruszonych kwestii? Bardzo proszę.

Prezes PKP Intercity S.A. Marek Chraniuk:

Dużo różnych spraw zostało poruszonych. Postaram się zrobić szybką retrospekcję zagadnień.

Jeżeli chodzi o pytania dotyczące liczby pasażerów, to informuję, że ruch międzynarodowy stanowi ok. 8% przewozów PKP Intercity. Jest to zatem istotny segment naszego biznesu.

Szanowni państwo, pamiętajmy, że jako przewoźnik wykonujemy również misję polegającą na dostosowaniu taboru do potrzeb podróżnych. Pan poseł słusznie zauważył, że w Pendolino nie ma zasięgu i aplikacja WARS nie funkcjonuje. Zapewniam, że pracujemy nad zmianą tej sytuacji. Musimy mieć na uwadze, że pewne działania, z którymi spotkaliśmy się w 2016 r., były zastane lub są konsekwencją wcześniejszych, nie naszych decyzji. Czegoś takiego jak poprawy stanu taboru, który był niedoinwestowany, nie uda się osiągnąć w ciągu roku. Mamy przygotowaną strategię poprawy i rozwoju

taboru. Wprowadziliśmy do niej niezbędne korekty. Uwzględniamy w niej zakup nowych wagonów z dopuszczeniem TSI na koleje niemieckie i austriackie. Rozpatrujemy także wariant połączenia z Rzymem, o którym była mowa. Jeżeli chodzi o transport kolejowy, to na odległościach powyżej 700 km kluczowa dla powodzenia jest cena. W kwietniu i maju mieliśmy pociąg do Lourdes. Skalkulowana cena przejazdu dla osób niepełnosprawnych wyniosła ok. 3 tys. złotych. Chodzi o przejazd tam i z powrotem. Udało nam się pociąg zrealizować przy wsparciu podmiotów zewnętrznych, które bardzo zaangażowały się w to przedsięwzięcie. Pociąg został uruchomiony, co spotkało się z bardzo pozytywnym odbiorem, ponieważ chodziło głównie o osoby na wózkach inwalidzkich, które do Lourdes nie mogłyby dojechać w żaden inny sposób. Samolot w ich przypadku nie wchodzi w grę z powodu istniejących ograniczeń u przewoźników lotniczych.

W tej chwili realizujemy pociąg na zamówienie ministerstwa kultury. Pojedzie on do Moskwy. Kalkulujemy teraz cenę, ale od razu mówię, że są to drogie przedsięwzięcia. Wynika to z kilku przyczyn. Na przykład koleje włoskie mają o wiele bardziej rygorystyczne przepisy w zakresie dopuszczenia wagonów. Myślimy oczywiście o otwarciu się na dalsze trasy, tyle że zakup nowych wagonów i zdobycie dopuszczenia ich do ruchu nie jest wcale rzeczą prostą. Prasa pisała, na przykład, o wagonach dla wojska. Gdybyśmy chcieli uzyskać dopuszczenie ich na terenie 24 krajów Europy, to musielibyśmy poświęcić wiele lat na uzyskanie dopuszczenia od właściwych instytucji.

Jeżeli chodzi o szczegółowe informacje na temat liczby pasażerów, o które prosił pan przewodniczący Polaczek, to przedstawię je na piśmie. Pokażemy, jak to wygląda na każdej granicy, ilu pasażerów tamtędy przejeżdżało itd.

Odnośnie do pytania dotyczącego „Pogorii" chcę przypomnieć, że wcześniej już o tym poniekąd mówiłem. Chodzi o to, że istnieje możliwość połączenia innymi pociągami, jest skomunikowanie z Kolejami Śląskimi. Takie rozwiązanie zaproponowaliśmy.

Jeśli chodzi o aplikację WARS, to dodam jeszcze od siebie, że w naszych składach pasażerowie są pytani, czy życzą sobie dostarczenia posiłku na miejsce w pociągu. Mamy taką usługę. Jeżeli klient poprosi w Pendolino o dostarczenie posiłku do zajmowanego miejsca, to oczywiście go otrzyma. Można to załatwić bezpośrednio z obsługą pociągu. W wagonach I klasy jest obsługa WARS.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. O głos poprosił pan przewodniczący Polaczek. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym jeszcze powrócić do kwestii, nazwijmy je obiektywnie wizerunkowych, związanych z marketingiem i budową polskiej marki poza granicami naszego kraju. Chodzi mi o związek oferty z nowym taborem. Wydaje mi się, że takie oferty powinny cieszyć się większym zainteresowaniem pasażerów niż oferta realizowana od lat przy pomocy tradycyjnych składów, które wszyscy znamy.

Można w tym miejscu zadać pytanie, czy w Ministerstwie Infrastruktury jest na przykład analizowany wariant przewidujący korekty w programie kolejowych inwestycji polegające na zmianie alokacji środków w postaci przekazania większej ich części na inwestycje w tabor? Pamiętam, że w poprzedniej perspektywie finansowej, wprawdzie z innych przyczyn i w ostatniej chwili, podejmowano tego rodzaju decyzje. Wtedy czas realizacji kontraktów związanych z wymianą taboru był bardzo krótki, ale teraz mamy więcej środków na inwestycje kolejowe niż poprzednio i ciągle jeszcze sporo czasu na ich wydatkowanie. Myślę, że można się nad tą kwestią zastanowić, oczywiście we współpracy z przewoźnikami, szczególnie z PKP Intercity. Moim zdaniem taki wariant wart jest rozważenia, ale przede wszystkim należy odpowiedzieć na pytanie, czy coś takiego może potencjalnie wchodzić w rachubę w najbliższych latach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poseł Puda, bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pozwoliłem sobie zabrać głos ad vocem wypowiedzi pana prezesa PKP Intercity. Uważam, że odpowiedział on na moje pytanie w sposób mało przekonujący. Jeśli byśmy

przyjęli sposób myślenia pana prezesa, to nie wiadomo, jaki sens ma w ogóle przypadku „Pogorii" połączenie Bielsko Biała–Gdynia, jeśli pasażerowie mogą się przecież przesiąść na każdej innej dowolnej stacji? Można, na przykład, uruchomić relację Pszczyna–Gdynia, Katowice–Gdynia, Tychy–Gdynia lub jakąkolwiek inną. A Bielszczanie niech dojadą innymi kolejami, między innymi wymienionymi przez pana prezesa, do stacji początkowych, a stamtąd już prosto do Gdyni. Chyba jednak nie w tym rzecz. Chodzi o to, żeby PKP Intercity można było wyjechać z Bielska Białej. Gdybym chciał się żalić na brak połączenia Kolejami Śląskimi, to zwracałbym się bezpośrednio do prezesa Kolei Śląskich. Tymczasem zwracam się do prezesa spółki PKP Intercity i proszę o przywrócenie pociągu „Pogoria", ponieważ taka potrzeba naprawdę istnieje.

I druga sprawa dotycząca aplikacji WARS. Szanowni państwo, aplikacja i internet to dwie zupełnie różne rzeczy. Internetu jak nie było, tak nie ma. Rozumiem, że nadal są przeszkody techniczne. Jednak jeśli chodzi o aplikację WARS, to można z niej korzystać we wszystkich składach PKP Intercity z wyjątkiem pociągu Pendolino. Przed chwilą zajrzałem do internetu i mogę państwu wymienić wszystkie pociągi, w których jest ona dostępna. Co ciekawe, to nie jest ze sobą skorelowane.

Natomiast jeśli chodzi o zarzut, czy może lepiej – odpowiedź pana prezesa, że w pociągu Pendolino pojawia się obsługa w wagonach, to oczywiście jest prawda, tyle że te osoby najczęściej pojawiają się w odstępach co godzinę lub półtorej, ale nie ma to większego znaczenia i tak, ponieważ obsługa jest dedykowana do I klasy, a ja pytam o pasażerów II klasy. Jeżeli jest w pociągu pełne obłożenie, to obsługa ma ogromny problem z należytym obsłużeniem pasażerów w obu klasach. Pierwszeństwo mają oczywiście pasażerowie I klasy, natomiast II klasa, w której podróżuje o wiele więcej pasażerów, jest obsługiwana dużo gorzej. Zamiast poszukiwać obsługi w postaci żywych osób łatwiej i efektywniej jest zamawiać posiłek przy pomocy aplikacji. Wystarczy kliknąć „zamów" i „kup", a personel pociągu od razu wie, do kogo i z czym ma podejść. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ktoś jeszcze się zgłasza do dyskusji? Pan minister? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli można, pozwolę sobie na kilka zdań od siebie. Zawsze jestem niezmiernie zdumiony, kiedy dociera do mnie, że zamówiono nowoczesne pociągi za tak olbrzymią cenę i nie posiadają one dostępu do internetu. Jeśli nie ma internetu, to oczywiście trudno, żeby funkcjonowała w tych składach aplikacja. Pytanie brzmi, czy ma sens rozszerzanie tej aplikacji akurat na te pociągi? Zakładam, że jeśli pan prezes wreszcie zaprowadzi porządek z internetem, to wtedy bez problemu rozszerzy aplikację na składy Pendolino. Jestem przekonany, że taki będzie z całą pewnością kierunek podejmowanych działań. To tylko uwaga na marginesie, ponieważ ta kwestia znajduje się poza tematem dzisiejszego posiedzenia.

Jeżeli chodzi o sprawy taboru, to należy zwrócić uwagę, że składy nabywane ze środków unijnych, generalnie rzecz biorąc, jeżdżą wewnątrz kraju. Trzeba to wyraźnie powiedzieć. Taki tabor może służyć za granicą, ale dopiero po wyczerpaniu okresu trwałości projektu. Musi upłynąć stosowna liczba lat. To pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Zakładam, że na dziś Krajowy Program Kolejowy zostanie zrealizowany w zaplanowanym kształcie. Nie ma zatem możliwości przesuwania posiadanych środków na programy związane z wymianą taboru. Nie może przecież być tak, że pan prezes Mamiński z PKP S.A. przegra zakład z panem Adrianem Furgalskim. To tylko oczywiście żartobliwa dygresja na marginesie. Tak wygląda sytuacja dzisiaj, a jak ona będzie się rozwijała, to zobaczymy. Zależy nam jednak na tym, żeby – jeśli trzeba będzie kupić tabor, bo nie ma innego wyjścia – został on przygotowany w sposób odrobinę odmienny niż to miało miejsce przy zakupie Pendolino, kiedy de facto kupiono prototypy od razu w długich seriach. Może w umiarkowanie długich seriach, czasami nawet zbyt krótkich, ale to nie jest teraz istotne. Chcemy doprowadzić do sytuacji, w ramach flagowego programu „Luxtorpeda", żeby przewoźnik, naukowcy i producenci wspólnie opracowali produkty, które zostaną przetestowane, a następnie zamawiane w długich seriach. Jeżeli

to będzie towar z takiej półki, to o wiele łatwiej da się zorganizować i przeprowadzić procedury związane z jego nabyciem. Towar będzie pewny i sprawdzony.

Dostrzegamy naturalnie konieczność zapewnienia stabilizacji finansowej w dłuższej perspektywie. Mam na myśli dotowanie przewozów międzynarodowych. To jest trudne zadanie do realizacji. Widać, że tego rodzaju stabilizacja mogłaby pozytywnie wpłynąć na rozwój oferty przewoźników, chociaż jak się wydaje, kluczowe znaczenie posiadają w tym przypadku przejścia graniczne, uzgodnienia z innymi kolejami, warunki techniczne po drugiej stronie granicy, ale także i po naszej itd. O tym trzeba myśleć, ale zwrócę uwagę, że w tej chwili, jeżeli chodzi o finanse, najbardziej zajmuje nas program utrzymaniowy, który chcemy wprowadzić. Chodzi o 27 mld zł do roku 2023. Jest określona kolejność działań, ale nie wykluczam, że zostaną także podjęte działania związane z poprawą jakości taboru. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Zgłaszał się pan Adrian Furgalski, bardzo proszę, a później pan poseł Suchoń.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, od razu powiem, że nie poprosiłem o głos w sprawie zakładu, o którym wspomniał pan minister, to zupełnie inna materia, ale powiem tylko, że również mam nadzieję, iż go przegram. Jeżeli jednak chodzi o tematykę dzisiejszych obrad, to odniosę się najpierw krótko do kwestii związanych z połączeniami transgranicznymi. Na szczęście można w tym obszarze zaobserwować pozytywną tendencję wzrostową. Oferta się rozwija, zwłaszcza na granicy południowej i zachodniej, ale nie ma się co oszukiwać i udawać, że nie zawdzięczamy tej sytuacji głównie znacznemu zwiększeniu dofinansowania ze strony marszałków województw.

Jeśli chodzi o ofertę pociągów międzynarodowych, to chyba jest między nami pełna zgoda, że dobrze byłoby rozeznać potrzeby w zakresie rozwoju tej kategorii przewozów i poznać poziom środków, które będą konieczne w najbliższych latach. Bez zapewnienia stabilizacji finansowej tego segmentu usług nie da się rozwijać. W tej chwili, moim zdaniem, nie można powiedzieć, że mamy do czynienia z rozwojem w tej części rynku. Delikatnie mówiąc, mamy do czynienia ze stagnacją. Jeżeli dobrze liczę, to 8%, o których mówił prezes PKP Intercity, to ok. 2 milionów pasażerów rocznie. Ten poziom utrzymuje się niezmiennie od roku 2014. Jednak wtedy dotacja, którą wymieniał minister Bittel, była jednak wyższa, wynosiła trzydzieści kilka milionów złotych. Teraz mamy 11 mln zł; są to dane za ten rok i taki sam poziom jest zakładany na rok przyszły. Nie możemy się porównywać do oferty autokarowej, to jasna sprawa. Podobnie, coraz częściej atrakcyjność połączeń kolejowych jest w stanie przebić także branża lotnicza. Pytanie jest jednak następujące. Skoro dotacja się zmniejszyła znacząco, bo o 2/3, pasażerów jest tyle samo, to czy w tym segmencie przewozów generujemy większą stratę, czy też można osiągnąć ten sam poziom, a nawet wzrost bez dotacji? Przykładem, chociaż może nie do końca adekwatnym ze względu na specyfikę rynku jest to, że w I półroczu 2017 r. (późniejszych danych jeszcze nie widziałem) w stosunku do I półrocza 2016 r. wystrzelił nam w górę rynek połączeń polsko-ukraińskich. Teraz było to 74 tysiące pasażerów, a w 2016 r. zaledwie 29 tysięcy.

Jak powiedziałem, zdaję sobie sprawę, że znaczna część z tych podróżnych przyjeżdża do nas do pracy, czyli jest to inny rodzaj klienta, ale na tych trasach nie doszło do wzrostu dofinansowania pociągów uruchamianych przez koleje ukraińskie, natomiast obniżono ceny biletów, usprawniono kontrolę paszportowo-celną i sam przejazd przez granicę. Przypuszczam, że na moje pytanie nie uzyskam od razu natychmiastowej odpowiedzi, ale chciałbym usłyszeć, czy w planowanym rozwoju połączeń międzynarodowych przez polską stronę zawsze musimy patrzeć tylko na dotacje i czy jesteśmy uzależnieni wyłącznie od poziomu tych dotacji? Czy oferta nie mogłaby być dziś lepsza, ze względu na inne aspekty, nawet przy obecnym poziomie dotacji w wysokości 11 mln zł? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Od razu reakcja ze strony ministerstwa, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Jeżeli pan pozwoli, panie przewodniczący, to poproszę o zabranie głosu pana dyrektora Kapturzaka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MIB Jakub Kapturzak:

Szanowni państwo, chciałbym się odnieść do poruszonych kwestii, rozwijając trochę wypowiedź pana Furgalskiego. Dotacja jest elementem wyrównującym deficyt i dającym rozsądny zysk. Takie jest zresztą jej usytuowanie w przepisach wspólnotowych. Rozwijając myśl przedmówcy, spróbuję państwu przedstawić, jakie szanse widzimy na poszczególnych kierunkach i co planujemy rozwijać.

Naszym zdaniem nie będzie to wymagało prostego wzrostu dotacji, ponieważ na przykład pociąg międzynarodowy, co oczywiste, dotujemy tylko na terenie kraju i w Polsce ten pociąg jest traktowany jako międzywojewódzki. Oznacza to, że pierwszą kwestią sporną, która pojawia się w każdych rozmowach jest ta, że każda strona chce, aby ten pociąg znajdował się na jej terenie, po jej stronie granicy, w możliwie najbardziej atrakcyjnym czasie. Skoro już jestem przy granicach, to jak powiedział pan minister Bittel, mamy połączenie Berlin-Szczecin, najbardziej tradycyjne z możliwych, ale również i najbardziej atrakcyjne. Należy jednak pamiętać, że w 2012 r. została zawarta umowa dotycząca modernizacji tego odcinka. Kiedyś już mówiliśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, że nasi niemieccy partnerzy odnotowują niestety opóźnienie w realizacji inwestycji. W tej chwili zadeklarowali rok 2024, jako pierwszy możliwy termin, w którym mogą doprowadzić sieć trakcyjną, która stanowi ostatni element realizowanej modernizacji, mimo że wcześniej deklarowali, że będzie to jej pierwszy element. Gdy to jednak ostatecznie nastąpi, zaproponujemy połączenie, które nie będzie wymagać dużej dotacji, choćby z tego powodu, że znikoma część tej trasy jest poprowadzona po polskiej stronie.

Jeżeli chodzi o przywrócenie piątej pary komercyjnego pociągu Berlin–Warszawa przez Poznań, to otwarcie linii kolejowej nr 3 oraz zakończenie wszystkich prac w Niemczech, zarówno w Berlinie, jak i w Erkner, podniesie atrakcyjność podróży tym pociągiem i sprawi, że uzyskamy wreszcie deklarowany od kilku lat czas przejazdu na trasie Warszawa-Berlin poniżej pięciu godzin.

Kolejna sprawa, nawiązał do niej poniekąd pan poseł Polaczek, dotyczy elektryfikacji stacji kolejowej w Görlitz naszym prądem. Rozmawiamy o tym z niemieckim partnerem. Wspólnie z województwem dolnośląskim zadeklarowaliśmy uruchomienie pociągu, który prawdopodobnie nazywał się będzie „Łużyce", kiedyś już taki pociąg był o tej właśnie nazwie, jeżdżącego na wydłużonej trasie do Görlitz, co umożliwiałoby podróżnym wygodną przesiadkę. W tej chwili ten pociąg ma skróconą trasę, która kończy się we Wrocławiu. Wynika to z faktu, że nie ma zbyt dużego zainteresowania podróżowaniem do Węglińca. Z całym szacunkiem dla tej miejscowości, ale każdy kto był tam choć raz doskonale wie, że tamta stacja nie wygeneruje nam pożądanego obłożenia.

Łączy się z powyższym oczywiście wykorzystanie trasy E30, o której była mowa. Trzeba powiedzieć, że Niemcy aktualnie kończą pracę nad swoim Federalnym Planem Rozwoju Dróg. Jest to duży projekt zakładający wydanie 300 mld euro na drogi, kolej i żeglugę śródlądową. Dwie ważne elektryfikacje z naszego punktu widzenia, tzn. Cottbus–Görlitz i Drezno–Görlitz, nie znalazły się na liście podstawowej. Bez elektryfikacji tych dwóch szlaków nie ma żadnych szans na przygotowanie atrakcyjnego produktu w postaci połączenia Wrocław–Berlin czy Kraków– Wrocław–Berlin, tak jak kiedyś jeździł „Wawel". Ten pociąg się nie obronił.

Jeśli chodzi o zakres połączeń z Republiką Czeską, to chcemy go utrzymać. Naszym oknem na południe, nie tylko do Czech, ale również do Słowacji, Austrii i Węgier, jest Brama Morawska. Jak państwo być może wiecie, mamy całkiem dobry czas przejazdu na trasach Gdynia–Gdańsk–Poznań, a z kolei Poznań–Wrocław jest w trakcie modernizacji i dlatego zaproponowaliśmy Czechom wprowadzenie połączenia na trasie Gdynia–Praga. Kiedyś ono istniało. Problem tkwi jednak po czeskiej stronie. Być może odcinek Wrocław–Międzylesie faktycznie nie jest najszybszy w tym momencie, ale z Międzylesia

do Czeskiej Trebovy nie ma przepustowości. Czesi powiedzieli nam, że bardzo chętnie widzieliby takie połączenie, ale wcześniej muszą przeprowadzić inwestycje po swojej stronie granicy. Zobaczymy, jak to wszystko się ułoży, jak się zgramy z terminami prac.

Jeśli chodzi o Słowację, to drażliwą kwestią w każdych rozmowach z nimi jest to, że jedziemy przez Czechy. Jeśli chodzi jednak o konkrety na tym terenie, to odcinek Podłęże–Piekiełko będzie gotowy ok. 2026 r., czyli dwa lata po Szczecinie.

Jeśli chodzi o Ukrainę, to w tym przypadku kluczem do sukcesu jest przeprowadzenie ludzi, a nie pociągu z rozstawu. Uzgodniliśmy ze stroną ukraińską na poziomie ministerstw, (równolegle toczyły się też rozmowy pomiędzy przewoźnikami), że można uruchomić relację z Przemyśla. Szeroki tor dochodzi do stacji Przemyśl i jeśli nastąpi odpowiednie skomunikowanie pociągu „Pomarańczarka", który bodajże, chociaż nie gwarantuję, mogę się pomylić, w sezonie nazywa się „Mierzeja"… Zmiany rozkładu jazdy i nazw pociągów faktycznie są chyba dokonywane zbyt często. W każdym razie chodzi o to, że o wiele szybciej wszystko się odbędzie, zwłaszcza że z Polski wyjeżdża już pociąg szerokotorowy. Pozwoli to na sprawniejsze działania służb kontrolnych i w tym chyba tkwi sedno ewentualnego sukcesu. Podobnie, chociaż oczywiście na dużo mniejszą skalę, chcemy powtórzyć ten sam model w przypadku pociągu Chełm–Kowel. Do Chełma dochodzi pociąg na torze szerokim i odpowiednie skomunikowanie na tej stacji powinno poprawić obsługę pasażerów. Niewątpliwie w ten sposób odpowiadamy na zapotrzebowanie Ukraińców, których duża liczba na stałe przebywa na terytorium Polski.

W przypadku Grodna jest inaczej. Do miasta dochodzi tor europejski i w związku z tym problem jest od razu rozwiązany. Chodzi mi o utratę czasu na przejściu granicznym, przez co nie moglibyśmy skutecznie konkurować z połączeniem autobusowym.

Ostatnia sprawa to Litwa. Jak państwo wiecie, z jednej strony realizujemy linię Rail Baltica. W tym momencie mamy sprawę zakontraktowaną do Ełku. Prace w tej chwili, w uzgodnieniu z partnerami i Komisją Europejską, koncentrują się na uzgodnieniu harmonogramu ostatniego odcinka Ełk–Trakiszki. Litwini zbudowali już normalny tor na odcinku od granicy do Kowna. Kiedy skończą Rail Batlicę, co zgodnie z ich deklaracjami ma nastąpić do 2026 r., będziemy dysponować torem normalnotorowym aż do Tallina. Oznacza to, że do Wilna dałoby się pojechać naszym taborem. Konieczna byłaby tylko zmiana lokomotywy, ale też na drugą lokomotywę elektryczną. Spalinowa lokomotywa to jest ten element, który obecnie nie pozwala dogadać się z Litwinami. Oni po prostu nie dysponują spalinowymi lokomotywami typu 1435, które dałyby radę pociągnąć ten pociąg. Poza tym zaproponowali taki rozkład jazdy, który spowodowałby, podaję z pamięci, bodaj trzynastogodzinny postój naszej lokomotywy w Kownie. Nie mamy aż tylu lokomotyw, żeby sobie na coś takiego pozwolić, chyba że spółka, od czasu kiedy o tym rozmawialiśmy, znalazła jakieś dodatkowe lokomotywy, ale nie wydaje mi się to możliwe. Oznacza to, że pociąg „Hańcza" kończy swój bieg w Suwałkach. Pamiętajmy jednak, że docelowo jest to pociąg międzynarodowy. Zaproponowaliśmy Kowno, a po 2026 r. będziemy chcieli zaproponować Wilno.

Tak, idąc dookoła naszych granic, wyglądają nasze plany, jeśli chodzi o najbliższe 10 lat. Ten okres to nie tylko horyzont inwestycji kolejowych w naszym kraju, ale także i u naszych sąsiadów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, panowie prezesi, szanowni goście, moje pytanie są bardzo krótkie. Pierwsze dotyczy stosunku do osób niepełnosprawnych i starszych. Chodzi o aspekt praktyczny. Werbalnie wszyscy potrzeby tych osób zauważają, ale chciałbym się dowiedzieć, czy tworząc siatki połączeń i rozkłady jazdy analizujecie państwo potrzeby tych osób, na przykład jeśli chodzi o perony? Bardzo często zdarza się tak, w przypadku pociągów dalekobieżnych, że wysiadające z nich osoby niepełnosprawne, starsze, zwykle jeszcze z bagażami, muszą przedostać się z peronu znajdującego się pośrodku torowiska jakąś kładką na górę, później zejść na dół i tunelem wydostać się na zewnątrz. Stwarza to bardzo poważne problemy. Stąd pytanie: Czy macie państwo w planach wdrożenie

takich rozwiązań, które uwzględnią potrzeby osób niepełnosprawnych i w starszym wieku, które podróżują koleją?

Druga sprawa. Wiem oczywiście, że dworce nie znajdują się w państwa zarządzie, ale chciałbym się dowiedzieć, jeśli chodzi o odbiór inwestycji, czy w jakiś sposób wskazujecie chociaż wymagania, które powinny spełniać budynki dworcowe? Mam na myśli, na przykład, ścieżki dojścia dla osób niedowidzących. W internecie krążyły zdjęcia, które pokazywały, iż wspomniane ścieżki były tak zbudowane, że osoba niedowidząca trafiała dzięki nim prosto na tory. Pytanie jest takie, czy w tym obszarze macie państwo jakieś wymagania, opracowane wytyczne itd.?

Kolejna rzecz, o którą chcę zapytać, to wagony barowe na długich relacjach. Dosyć często zdarza się tak, że w pociągach niższej kategorii, na przykład w TLK, nie ma takich udogodnień, a przecież te pociągi jadą po kilka dobrych godzin. W takich przypadkach wagonów barowych wyraźnie brakuje. Pomijam w tym momencie fakt, że tych wagonów nie ma także w relacjach międzynarodowych, na przykład w pociągu z Wiednia do Warszawy. Czy coś z tym państwo zrobicie?

Kwestia połączeń. Jestem z Bielska Białej i faktycznie, szanowni państwo, możliwości dotarcia do Warszawy pociągiem PKP Intercity jest bardzo ograniczona. Chciałbym się dowiedzieć, czy zamierzacie państwo coś w tej dziedzinie poprawić?

Bilety i system teleinformatyczny. Naprawdę nie wiem, dlaczego tak jest, ale wasz system działa w sposób wybiórczy w kwestiach biletów przesiadkowych. Są relacje, na których można zrealizować taki zakup bez problemu, ale są również relacje, na których takiego zakupu nie można zrobić. Panie prezesie, czy to mają być specjalne utrudnienia dla mieszkańców konkretnej miejscowości? Czy wy w ogóle dostrzegacie te problemy? Czy nad nimi pracujecie? W jakim kierunku to zmierza? Czy będzie można kupować również bilety na pociągi innych spółek? Brak takiej opcji stanowi obecnie bardzo poważne utrudnienie dla pasażerów. Często zwracają oni na to uwagę. Kiedyś wszystko dzielono, ale dziś klient oczekuje raczej dostarczenia kompleksowej usługi. Czy dostrzegacie państwo te potrzeby i czy prowadzicie w związku z nimi jakieś prace? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Kto z państwa chce jeszcze zabrać głos? Proszę, panie prezesie.

Prezes Kolei Dolnośląskich S.A. Piotr Rachwalski:

Proszę państwa, w tym momencie chciałbym się wypowiedzieć także w imieniu Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, w którym jestem szefem rady. Związek skupia w swoich rękach 50% rynku obsługiwanego przez przewoźników samorządowych.

Jeśli chodzi o kwestie poruszone przez pana ministra, to zgadzam się z jego stanowiskiem mówiącym o potrzebie umowy utrzymaniowej. Ona jest bardzo ważna i pozwoliłaby lepiej wykorzystać unijne środki, które obecnie zamiast na modernizację bardzo często są wydawane na utrzymanie szlaków, które w ostatnich latach nie były należycie utrzymywane i zostały zaniedbane. Obawiam się jednak, że dalsze czekanie i zwlekanie z przesunięciem środków z infrastruktury kolejowej na tabor może się zakończyć w taki sam sposób, jak w minionej perspektywie, czyli przypadkowymi zakupami i kumulacją wydatków na koniec perspektywy. Dlatego jeszcze raz apeluję, taki wniosek złożyliśmy już wcześniej jako przewoźnicy samorządowi, również Konwent Marszałków wystąpił z takim wnioskiem, aby zwiększyć dofinansowanie i przesunąć środki z infrastruktury kolejowej na tabor.

Mówiąc brutalnie, myślę, że pan Adrian Furgalski ma duże szanse na wygranie zakładu z prezesem Mamińskim, jeśli chodzi o kwestię, czy uda się te pieniądze wykorzystać. Można podać konkretne przykłady. Ostatnie przetargi wyraźnie zresztą pokazują, że kwoty zostają albo znacznie przekroczone, albo się nikt nie zgłasza, albo jest tylko jedna oferta znacznie odbiegająca od założonego budżetu. Nie rokuje to dobrze, jeśli chodzi o wykorzystanie 67 mld złotych w najbliższych latach. Jako przewoźnicy obsługujący połowę klientów w tym kraju apelujemy, aby decydenci już teraz podjęli kroki związane z przesunięciem środków. Jeżeli to nie nastąpi, to – jak powiedziałem – rokowania odnośnie wykorzystania środków będą złe.

Druga kwestia to wykorzystanie dotacji. Wyraźnie widać, jak zmieniła się skala dotacji. W ciągu kilku lat zmalała ona z 63 mln zł do 10 mln zł. Pokazuje to, że mamy wyraźny regres. Za 10 mln zł nie zbudujemy atrakcyjnej komunikacji międzynarodowej i nie ma znaczenia jakich sił byśmy użyli do realizacji tego zadania. Dlatego występując w imieniu przewoźników samorządowych, ale myślę, że wypowiadam się także w imieniu PKP Intercity i Przewozów Regionalnych, proszę o zwiększenie dotacji, o ile jest to oczywiście możliwe. Apeluję także o zmianę sposobu wydawania tych pieniędzy. Chodzi o to, aby zostały przeprowadzane konkursy. Nie mówię, że mają to od razu być przetargi, ale niech to chociaż będą konkursy lub negocjacje. Jeszcze przed dwoma laty te środki trafiały do naszych przyjaciół z Przewozów Regionalnych. Dziś trafiają tylko do PKP Intercity. Jeszcze raz to podkreślę, ponieważ ta wiedza nie wszystkim jest znana. PKP Intercity to oczywiście nasz narodowy przewoźnik, ale umówmy się, on ma zaledwie 1/10 rynku, maksymalnie 11–12% ogółu pasażerów. Całą resztę przewożą spółki samorządowe i Przewozy Regionalne. Tymczasem wszystkie środki trafiają do PKP Intercity, co uważamy za działanie niewłaściwe. Podsumowując, dotacja powinna zostać zwiększona, a po drugie, należy dzielić ją w inny sposób.

Jeśli chodzi o granice, to wiadomo, że po wejściu Polski do strefy Schengen granice drogowe zniknęły. Jadąc samochodem niekiedy nawet nie widać dokładnie, kiedy przekraczamy granice Czech lub Niemiec. Inaczej wygląda sytuacja na kolei. Tam cały czas funkcjonuje żelazna kurtyna przepisów, zaszłości i różnych ograniczeń organizacyjno -prawnych, które sprawiają, że transport transgraniczny jest bardzo skomplikowany i przez to niestety drogi. Dotacja, nawet jeśli nie pokrywa znacznej części kosztów, wystarczy, że to będzie kilka złotych do każdego kilometra, z całą pewnością pomogłaby tę sytuację zmienić i poprawić. Na Dolnym Śląsku ok. 15% wszystkich pociągów, z racji położenia regionu, stanowią pociągi transgraniczne i międzynarodowe. Praca przy tych pociągach to ok. 30–40% wszystkich nakładów, całego wysiłku. Mam na myśli mitręgę administracyjną, konieczność zdobywania wszelkich niezbędnych dopuszczeń itd. Mówiliśmy dziś na ten temat. To wszystko utrudnia rozwój komunikacji transgranicznej. Pan prezes PKP Intercity przecież powiedział, że dopuszczenie wagonów zajęłoby kilka lat, gdybyśmy chcieli, aby zaczęły jeździć w kilku krajach. Mamy przepisy, które miały niby to zmienić, które miały spowodować, że będzie można łatwo przejechać przez granicę, a tymczasem okazuje się, że działają one dokładnie odwrotnie. Kiedyś miejscowe porozumienia graniczne pozwalały wjechać każdym taborem do najbliższej stacji za granicą. Wprowadzone zmiany, które w założeniu miały umożliwić wjazd nie tylko do tej jednej stacji, ale i dalej w głąb innego kraju, przyniosły nieoczekiwany skutek. W tej chwili na wielu granicznych przejściach trzeba mieć takie dopuszczenia, jakbyśmy chcieli przynajmniej wjechać do stolicy tego kraju, a przecież my chcemy tylko przekroczyć granicę. To są rzeczy, które z całą pewnością należy próbować zmienić.

Przy okazji odpowiem na pytanie pana posła, jeśli chodzi o kwestię osób niepełnosprawnych i peronów, ponieważ zajmuję się tymi rzeczami na co dzień. Oczywiście to pytanie powinno być skierowane do operatora infrastruktury i właściciela dworców, czyli do PKP S.A. i do PLK, ale jeżeli chodzi o kierowanie pociągów na dane perony w ramach stacji, to my staramy się zawsze, aby ustalać ten element na poziomie nieformalnym, można powiedzieć na samym dole drabiny decyzyjnej. Kierownik pociągu zgłasza taki fakt dyżurnemu i jeżeli jest taka techniczna możliwość, to przestawiamy pociąg z jednego peronu na drugi, tam gdzie nie potrzeba korzystać ze schodów, gdzie istnieje możliwość przesiadki bez konieczności przemieszczania się tunelem. Nie zawsze się to udaje i być może należałoby tę kwestię uregulować w jakiś formalny sposób, albo przynajmniej część strumienia pieniędzy, który idzie teraz na prace torowe, trzeba skierować także na dostosowanie dworców do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Proszę państwa, jeszcze raz apeluję. Nie da się za 10 mln zł zrobić komunikacji międzynarodowej, tym bardziej że kilka lat temu przeznaczaliśmy na ten cel ponad 60 mln zł i te środki również nie wystarczały.

Jeszcze odniosę się do rozwiązania w Kaliningradzie. Myślę, że zwłaszcza w związku z imprezą sportową, jaka się tam szykuje, można zastosować rozwiązanie polegające na odprawie granicznej już na dworcu w Kaliningradzie. Wtedy nie ruszamy w ogóle

pociągu. Służby celne go nie rozbierają, ponieważ odprawa odbywa się na peronie. Tak było to robione w pociągach transgranicznych na stacji w Zittau, jeszcze przed naszym wejściem do Unii Europejskiej. Myślę że jest to jakiś sposób na oszczędzenie taboru, ale oczywiście wszystko zależeć będzie od strony rosyjskiej i jej dobrej woli w tym przypadku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Widzę kolejne zgłoszenia, chciałbym jednak dochować kolejności. Pan się zgłaszał jako pierwszy. Bardzo proszę. Przypominam o przedstawianiu się do mikrofonu.

Przedstawiciel Kolei Śląskich Sebastian Lukaszczyk:

Dzień dobry państwu, Sebastian Lukaszczyk, Koleje Śląskie. W nawiązaniu do wypowiedzi mojego przedmówcy chciałbym poinformować, że w związku z trudnościami, jakie poszczególne podmioty rynku kolejowego napotykają w zakresie dopuszczeń pojazdów do eksploatacji w państwach członkowskich Unii Europejskiej, spółka Koleje Śląskie wspólnie z prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w celu usprawnienia, przyspieszenia tego procesu podjęła decyzję o zastosowaniu art. 23f ustawy o transporcie kolejowym, czyli uproszczonym trybie dopuszczenia pojazdów do ruchu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan minister zechce się odnieść w kilku słowach do przestawionych problemów? Bardzo proszę. A później jeszcze pan prezes.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Może najpierw pan prezes, bo jeszcze nie zabierał głosu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rzeczywiście, przedstawiciel UTK jeszcze dziś nie przemawiał. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Urzędu Transportu Komunikacyjnego Kamil Wilde:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, panie ministrze, odpowiadając częściowo na pytanie zadane przez przewodniczącego Polaczka na temat statystyki, mogę podać na szybko pewne dane. W zestawieniu mamy opracowaną całościową informację, ale teraz przedstawię tylko krótkie porównanie lat 2015 i 2016. Za rok bieżący dane są cały czas zbierane. Na razie dysponuję tylko wielkościami za trzy kwartały tego roku.

Szanowni państwo, w 2016 r. pociągami międzynarodowymi i transgranicznymi przewieziono łącznie 2724 tys. pasażerów i było to o 269 tys. więcej niż w roku 2015. Odnotowany wzrost wyniósł ok. 11%. Przy realizacji usług przewozowych wykonano pracę na poziomie 579 mln pociągokilometrów, tj. o 42 mln pociągokilometrów więcej niż w roku 2015. Wzrost wyniósł 8%.

Nie będę podawał, jak powiedziałem wszystkich danych, którymi dysponujemy, ale bardzo szybko przedstawię najważniejsze wielkości. Przewozy Regionalne w porównaniu roku 2016 z rokiem 2015 odnotowały duży spadek w liczbie pasażerów i wielkości wykonanej pracy przewozowej w ruchu międzynarodowym oraz transgranicznym. W 2015 r. Przewozy Regionalne przewiozły prawie 150 tys. osób, a w roku 2016 tylko 36 tys. W tym samym czasie PKP Intercity odnotowała duży wzrost liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym i wielkości pracy przewozowej. Wyrównany został poziom z roku 2014. Ogółem w 2016 r., pomimo spadku udziału po stronie Przewozów Regionalnych, rynek przewozów zagranicznych wzrósł w porównaniu z rokiem 2015, ale dokonało się to głównie za sprawą Kolei Dolnośląskich, których międzynarodowe połączenia cieszyły się coraz większą i wciąż rosnącą popularnością. Przewoźnik ten zwiększył liczbę pasażerów z 5 tys. w 2015 r. do prawie 160 tys. osób w 2016 r. To bardzo interesujące dane, jeśli chodzi o ruch transgraniczny.

Po trzech kwartałach tego roku łącznie w przewozach międzynarodowych, w tym transgranicznych, przewieziono ok. 2,1 mln pasażerów, wykonując przy tym pracę przewozową wielkości 394 mln pociągokilometrów. Nie chcę w tej chwili mówić, co będzie na koniec 2017 r., ale przypuszczam, że dane będą zbliżone do zeszłorocznych.

Jeżeli już jestem przy głosie, to wykorzystam okazję i powiem o jeszcze jednej sprawie. Tak się składa, że reprezentuję również obszar związany z bezpieczeństwem i dlatego chcę poinformować, że my jako UTK zajmujemy się nie tylko statystykami, ale również realizujemy kontrole pociągów. W 2017 r. poddano weryfikacji m.in. pociągi relacji Praga–Warszawa, Wiedeń–Warszawa, Berlin–Warszawa i Kraków–Grodno. Trochę usterek znaleźliśmy. Może nie wszystkie były kluczowe ze względów bezpieczeństwa pasażerów, mam na myśli na przykład kwestię związaną z ogrzewaniem, które było oczywiście niesprawne, podobnie jak oświetlenie w jednym z wagonów itd. Trafiały się jednak i poważniejsze usterki, jak choćby niesprawne boczne drzwi, czy uszkodzona automatyka przy drzwiach. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zareagował bardzo zdecydowanie, tabor cały czas sprawdzamy i kontrolujemy. Generalnie nie jest źle, ale oczekujemy od przewoźników poprawy, nawet w przypadku stwierdzonych drobnych uchybień. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan minister musi jeszcze chwilę zaczekać z podsumowaniem, bo pojawiły się inne zgłoszenia. Proszę bardzo.

Prezes Kolei Śląskich Sp. z o.o. Wojciech Dinges:

Jeszcze raz Wojciech Dinges, Koleje Śląskie. Szanowni państwo, chciałbym podzielić się uwagą na temat przewozów transgranicznych i odnieść się do tego, co pan poseł był uprzejmy powiedzieć na temat ewentualnego pozyskania środków na tabor używany w przewozach transgranicznych. Przychodzą mi w tym momencie do głowy programy transgraniczne w rodzaju InterReg, nie wiem tylko, czy dobrze pamiętam nazwę. W każdym razie chodzi o to, że środki były w nich alokowane na różne wydatki inwestycyjne i infrastrukturalne. Zastanawiam się, czy nie można by podjąć tematu, w ramach którego przewoźnicy operujący po obu stronach granicy mogliby wspólnie skorzystać z jakiegoś dofinansowania do taboru, w ramach takiego programu. Nabyty tabor byłby przeznaczony do pracy w ruchu transgranicznym w odróżnieniu od taboru nabytego za środki unijne, który musi pracować wewnątrz kraju. Na sali jest tyle mądrych głów. Wydaje mi się, iż ten pomysł mógłby zostać przekazany gdzieś dalej i bardzo poważnie rozważony.

Druga rzecz, już bardzo krótko i w zasadzie tylko ku pamięci. Mówiliśmy o tym, że przewoźnicy promują także obraz Polski poza granicami naszego kraju. Rzeczywiście tak jest. Sytuacja jest znana mi z autopsji. Zwykle w ramach ruchu transgranicznego wyjeżdżamy do Bohumina pojazdami N57. Z pewnością nie jest to najlepsza promocja naszego kraju. Zdarzyło nam się jednak jeden raz, na zasadzie przewozu okolicznościowego, wyjechać nowym pojazdem, dopiero wyprodukowanym i tak się akurat zdarzyło, że w Bohuminie odbywały się dni Kolei Czeskich, święto organizowane raz w roku. Nasz pojazd wzbudził na nich furorę. Prawie nikt nie wierzył, że jest to polski pojazd. Zbiegło się mnóstwo ludzi, robili sobie zdjęcia itd. Można chyba stwierdzić, że właśnie o coś takiego nam chodzi, o promocję Polski i polskiej kolei w taki sposób. Zdziwienie było tym większe, że był to pojazd interoperacyjny, mógłby więc spokojnie wyjeżdżać, ale jak powiedział mój kolega, jesteśmy blisko uzyskania stosownych zgód, aby te pojazdy wyjeżdżały i o to powinno nam wszystkim chodzić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zdaje się, że jeszcze członek zarządu Przewozów Regionalnych ma coś do dodania. Bardzo proszę.

Członek zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. Artur Kowalczyk:

W jednej kwestii, która mnie osobiście bardzo bulwersuje i z pewnością bulwersuje kolegów z Intercity. Szanowni państwo, jesteśmy w Unii Europejskiej, jest unifikacja pewnych procedur, przyzwyczailiśmy się, że można poruszać się swobodnie, bez paszportów itd. Myślę jednak, że każdy z przewoźników pamięta jeszcze taki znaczek, który nazywał się RIC, czyli Regolamento Internazionale delle Carrozze. Taki znaczek dopuszczał wagon czy też pojazd, do poruszania się praktycznie po terenie całej Europy. Dzisiaj trzeba uzyskiwać homologację na poszczególne państwa. W dłuższej perspektywie pod-

nosi to oczywiście koszty w sposób znaczący. Może byśmy się wspólnie zastanowili, czy jest szansa na powrót do czegoś takiego, czym był znaczek RIC? Dzisiaj wagon któregokolwiek producenta musi przejść de facto proces homologacji w każdym państwie. Wcześniej miał znaczek RIC, data rewizji była w porządku i mógł jechać przez całą Europę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Nadszedł czas dla pana ministra. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Na wstępie chciałbym podziękować za bardzo interesującą dyskusję. Chcę państwu powiedzieć, że w ramach realizowania Krajowego Programu Kolejowego wszystkie inwestycje związane z modernizacja stacji czy też inwestycje, które są opisane w Programie Inwestycji Dworcowych muszą być i bezwzględnie są zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjnymi, które dotyczą osób niepełnosprawnych. Jestem przekonany, że w tym zakresie powoli będziemy uzyskiwać oczekiwany postęp. Zaniedbań i zaniechań w tym zakresie jest ciągle dużo, bo nie należy zapominać, że polska kolej była mocno niedofinansowana, a kiedyś w ogóle o ten aspekt dbano w sposób mniej intensywny, jeśli można to tak określić. To pierwsza rzecz.

Druga kwestia. Specjalnie przytoczyłem liczby dotyczące wielkości dotacji. Chodziło mi o pokazanie, w którym roku mieliśmy dół. Był to rok 2015. W tej chwili powoli odbudowujemy dotację i będzie ona kierowana na te przewozy, które są obligatoryjne, tzn. na przewozy międzynarodowe. Jeżeli budżet państwa będzie stać na dotowanie przewozów fakultatywnych, to te pieniądze się pojawią. Jest na to szansa.

Jeszcze jedna uwaga związana z osobami niepełnosprawnymi. Nowy tabor również musi odpowiadać wszystkim specyfikacjom interoperacyjnym i musi być dostosowany do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Jest to oczywiste i mam nadzieję, że postęp w tym zakresie będzie widoczny. Trzeba jednak pamiętać, że potrzebne jest również zwykłe ludzkie podejście, tak aby niepełnosprawnym pomóc także pozaregulaminowo. Wiem, że przewoźnicy nad tym pracują. Ta sfera jest kontrolowana przez NIK i chyba nawet w ramach tej Komisji odbyła się ostatnio dyskusja na temat wyników kontroli NIK, która została przeprowadzona w kolejach samorządowych. Raport zawierał pewne rekomendacje, ale odnotowano również pewien postęp, jeśli dobrze pamiętam treść wniosków NIK.

Trzecia sprawa. Szanowni państwo, od wszystkich, którzy funkcjonują na polskiej kolei, oczekiwałbym jednak kibicowania realizacji Krajowego Programu Kolejowego. Jeżeli ktoś w tej chwili stwierdza autorytatywnie, że ten program nie zostanie zrealizowany, to rozumiem, że taką opinię wypowiada przez pryzmat poprzedniej perspektywy finansowej. Ma do tego pełne prawo. Natomiast według mnie, w tej chwili jeszcze nie można takich opinii wyrażać, szczególnie że od 2016 r., a właściwie w 2016 r., musieliśmy się uporać z projektami i przetargami ogłaszanymi w formule „okładka", czyli ogłoszenie bez dokumentacji technicznej i bez studium wykonalności. W tym roku kontraktujemy olbrzymie kwoty, a od przyszłego roku zaczną się dopiero bardzo intensywne prace. Nie docierają do mnie informacje o tym, że nikt nie staje do przetargu, że wszystkie kosztorysy są przekroczone itd. Dlatego ostrożniej wypowiadałbym się na ten temat, ponieważ takie radykalne oceny nie do końca znajdują uzasadnienie w rzeczywistości, chociaż oczywiście trzeba powiedzieć, rynek powoli z rynku inwestora staje się rynkiem wykonawcy. To jest dla mnie jasne. W sytuacji, kiedy następuje duży wzrost zamówień, wykonawcy zaczynają się bardziej cenić. Musimy także pamiętać o tym, że rynek ma swoją chłonność, że ponieważ nie było dużych inwestycji kolejowych firmy nie stawiały na ten segment, że dlatego jest za mało specjalistów itd. Te elementy procesu inwestycyjnego wymagają odbudowy, także jeśli chodzi o ludzi, którzy przy tym procesie będą pracować.

Szanowni państwo, w resorcie cały czas wnikliwie obserwujemy, co się dzieje w związku z realizacją Krajowego Programu Kolejowego. Będziemy to czynili nadal. Rozumiem, że związek kolei samorządowych chciałby kupować tabor już w tej chwili. Jasne, najlepiej jeszcze z dotacjami. Tym taborem nie będzie jednak można wyjechać za granicę, to á propos tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji. Mamy takie, a nie inne

regulacje i przepisy przy tego rodzaju przedsięwzięciach. Naturalnie rozumiem państwa oczekiwania, ale wydaje mi się, że należy szukać takich rozwiązań, które zaspokoją potrzebę modernizacji taboru, ale pozwolą także na poprawę infrastruktury. Cóż bowiem po świetnie zmodernizowanym, nowoczesnym taborze, jeśli nie będzie nim można jeździć po szlakach kolejowych z odpowiednią prędkością. Na tym zakończę moją wypowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Pozwolę sobie zatem dopytać pana prezesa PKP Intercity o jedną sprawę. Panie prezesie, mówił pan o Lourdes, a gdybyśmy tak sobie wspólnie pomarzyli o wyjeździe do Rzymu, to co by nam z tych marzeń wyszło? Czy można zrobić odpowiednią symulację, żeby zorientować się, ile by to mogło kosztować? Jak pan to widzi? Czy w ogóle zajmujecie się tego rodzaju analizami? Nie musi to być Rzym. Może pan skierować pociągi w stronę Aten albo jeszcze gdzie indziej. Czy takie pomysły znajdują się w państwa polu widzenia?

Prezes PKP Intercity S.A. Marek Chraniuk:

Na pewno, panie przewodniczący. One muszą być w naszym polu widzenia. Wizja jest potrzebna. Pokazuje to choćby przyjęcie koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Przewidujemy w naszych rozważaniach, że w przyszłości będziemy się łączyli z całą Europą, że będziemy jeździć coraz szybciej i wygodniej. Mówi się o kolejach dużych prędkości, a więc mamy marzenia, panie przewodniczący. Myślę, że realizacja wizji kolejowych połączeń z Rzymem w przyszłości nie jest wykluczona. Ważna jest teraz zmiana infrastruktury i taboru. Te działania muszą być prowadzone równolegle. W ślad za dobrymi szlakami muszą iść zaraz zakupy taboru odpowiedniej jakości. Ludzie przemieszczają się coraz szybciej. PKP Intercity jeździ na długich trasach i chociaż przewozimy mniej pasażerów per saldo, to jednak pasażer w pociągu dalekobieżnym jedzie o wiele dłużej niż w przypadku lokalnego połączenia. Taki pasażer wymaga też większego komfortu.

Nawiązując jeszcze do wypowiedzi pana posła Suchonia o osobach niepełnosprawnych, chcę powiedzieć, że jako Intercity od roku współpracujemy blisko z Fundacją Integracja. W sobotę odbierałem nagrodę jako przyjaciel tej fundacji. Bardzo się z tego cieszę. Zostaliśmy docenieni. W najbliższym czasie ponad 1900 osób z drużyn konduktorskich zostanie przeszkolonych w zakresie profesjonalnego podejścia do osób niepełnosprawnych. Cały czas dostosowujemy także tabor. Każda nowa specyfikacja uwzględnia na przykład odpowiednie toalety itd. Dzisiaj wspólnie z prezesem Przewozów Regionalnych byłem przy odbiorze taboru. Zaprosiła mnie Agencja Rozwoju Przemysłu. Byłem na POLREGIO i widziałem nowy tabor. Ma on duże toalety uwzględniające również potrzeby małych dzieci, łącznie z przewijakiem dla maluchów.

Kończąc, wydaje mi się, że jeśli będziemy jeździć szybciej, to pociąg będzie miał szansę konkurować z innymi przewoźnikami także i na trasie z Warszawy do Rzymu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję państwu za udział w posiedzeniu. Myślę, że jutro poprowadzimy dalszą część dyskusji, oczywiście już nie w ramach Komisji Infrastruktury, ale w trakcie konferencji poświęconej rozwojowi polskiej infrastruktury kolejowej, która odbędzie się na Politechnice Warszawskiej. Być może dowiemy się tam czegoś nowego. Przypominam o konferencji wszystkim zaproszonym osobom. Ja takie zaproszenie otrzymałem. Nie wiem, czy pan minister również?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Jutro, niestety, będę w Zamościu, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W takim razie trudno. Szanowni państwo, po bardzo ciekawej dyskusji i po upływie prawie godziny i pięćdziesięciu minut uważam, że mogę spokojnie zamknąć posiedzenie Komisji. Wszystkim serdecznie dziękuję. Do zobaczenia jutro. Zamykam obrady.